SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 17 y 39 minutos)

- En nombre de la Comisión de Defensa Nacional del Senado de la República, doy la bienvenida a la delegación de la Intergremial Marítima y Portuaria. En la sesión de hoy está presente el señor Senador Laguarda y, por razones de enfermedad, falta el señor Senador Fau. El señor Senador Singer avisó que hoy no puede concurrir, y estamos a la espera del señor Senador Garat, quien viene en camino.

Sin más, dejamos en el uso de la palabra a nuestros visitantes.

SEÑOR LAURIDO.- Antes que nada, agradezco a la Comisión el habernos recibido.

Hemos hecho llegar a los señores Senadores un memorándum bastante extenso e, inclusive, muy técnico. Quiero aclarar que solicitamos una entrevista casi en forma conjunta a esta Comisión y a la de Legislación del Trabajo de la Cámara de Representantes, por entender que el tema que venimos a plantear tiene dos componentes. Uno de ellos se llama Disposición Marítima DIRME 001, que es una disposición de la Prefectura Nacional Naval, a través de su Dirección Registral de Marina Mercante. Ese trabajo fue entregado a todos los gremios del sector, además de las Cámaras Empresariales y al resto de las Prefecturas del interior del país. En él se establecen las normas o criterios básicos a aplicar por la Prefectura Nacional Naval en la determinación de las tripulaciones mínimas de seguridad de los buques de bandera nacional. Ese es, en concreto, el trabajo que realizó la Dirección Registral de Marina Mercante. Pero el mismo día que esas disposiciones comenzaban a regir -supuestamente, el lunes 15 de julio- sucedió en la bahía del Puerto de Montevideo, concretamente en el antepuerto, el accidente que costó la vida de un tripulante en el remolcador FRITJHOFT que en ese momento estaba afectado a la maniobra de atraque de un buque. Es por eso que efectuamos la solicitud también en la Comisión de Legislación del Trabajo, dado que también existía un problema estrictamente laboral, más allá del tema que, a nuestro juicio, involucraba a la Comisión de Defensa Nacional, por cuanto la Prefectura Nacional Naval depende de la Armada Nacional, con la que tiene vinculación directa. Allí, además, se establecían esos criterios que comienza a aplicar la Dirección Registral de Marina Mercante, que afectan directa y estrictamente al aspecto laboral.

Si es posible, haremos una división en nuestra exposición, y luego el compañero Franco -perteneciente al SUNTMA- se va a referir en forma detallada a la injerencia de la disposición marítima 001 en el aspecto laboral.

Desde el punto de vista formal, la Dirección Registral de Marina Mercante es la que aplica los criterios para determinar las tripulaciones mínimas de seguridad de los buques de bandera nacional. En la exposición que hace la Prefectura Nacional Naval se ataca directamente distintas leyes y, como dice la bibliografía que se empleó, aparecen leyes, decretos y disposiciones marítimas.

Al final, nosotros introdujimos un aspecto legal que planteó el Centro de Maquinistas Navales y que, el día viernes antes de que sucediera el accidente, lo presentamos ante la Mesa de Entrada de la Prefectura Nacional Naval, en donde explicábamos por qué entendíamos que no era conveniente la aplicación de la referida disposición marítima.

Aquí van a aparecer distintas versiones, dado que luego de producido el accidente se instruyen varios sumarios administrativos e interviene la Justicia, que determinará las causas y posibles responsabilidades en el accidente propiamente dicho.

Lo que queremos dejar establecido es que normativas de la propia Prefectura Nacional Naval no han sido cumplidas; en el momento del accidente, concretamente, no fueron cumplidas. Por lo que se dice en el final de la disposición, ha quedado demostrado que para un buque de las características que tenía el remolcador citado, la tripulación mínima debería haber sido de cuatro tripulantes. Luego de realizar consultas con compañeros de la empresa, hemos concluido que la tripulación de explotación comercial, es decir, la mínima para trabajar con el buque en ese tipo de maniobras era cinco, pero en el momento del accidente había solamente tres. Entonces, ahí van a aparecer las responsabilidades de la empresa -por supuesto que las hay- y de algunos estamentos de la Prefectura Nacional Naval, llámese Dirección de Marina Mercante, Registro de Personal o Prefectura de Puerto, que deberían haber hecho cumplir las disposiciones que determina la Dirección de Marina Mercante.

Creemos -y en esto somos contestes- que hay muchas irregularidades, que lamentablemente esta disposición marítima les va a dar el aval jurídico. Desde siempre ha habido irregularidades en el puerto de Montevideo y también las hay en nuestra flota de la Marina Mercante o lo que se conoce como pesca. Es más, pensamos que por pura casualidad no ha habido otro accidente. Lamentablemente, tuvo que ocurrir este para que saliera a la luz pública que hay disposiciones establecidas, repito, por la Prefectura Nacional Naval que no se cumplen.

En el caso de la empresa REYLA S.A., estos hechos se vienen sucediendo desde muchos años atrás, en particular, en 1991 y 1992, luego que se promulgó la ley de puertos, en donde se establecieron desregulaciones laborales y se privatizan estamentos de la Administración Nacional de Puertos. El Servicio de Remolcadores que hasta ese momento tenía ésta, pasó a manos privadas y aparecieron nuevas empresas de servicio de remolcadores, algunas de las cuales utilizaban las mismas unidades de la Administración Nacional de Puertos que adquirieron a través de alguna licitación o compra de los antiguos remolcadores.

Pensamos, además, que la empresa REYLA S.A. usó leyes que se votaron en aquel momento, incluida la Ley de Embanderamiento, que otorgaba grandes beneficios a las empresas, en particular, en lo que tiene que ver con aportes a la seguridad social sobre fictos. Eso incluyó a la empresa REYLA S.A., que incorporó remolcadores de gran potencia que hasta ese momento no tenía. El que sufrió el accidente fue un remolcador pequeño.

Esa normativa y desregulación se acentuó en la empresa REYLA S.A. a partir de 1996 y en 1997 con suspensión de turnos, despido de tripulantes, remolcadores que fueron dejados fuera de servicio, caída de convenios colectivos que se habían celebrado

con casi todas las organizaciones sindicales de tripulantes, llámese SUTMA en el caso de los marineros y engrasadores, o Centro de Maquinistas Navales, en el de los oficiales de máquina.

Entonces, todas estas implicancias sumadas a las irregularidades de parte de la Prefectura Nacional Naval, no haciendo cumplir sus propias determinaciones, llevaron a que sucediera esto. No estamos diciendo que el accidente en sí mismo fue por culpa de los tripulantes, de los patrones o del práctico, que era la otra persona de responsabilidad que estaba asistiendo al buque en el momento de las maniobras, sino que todas estas condicionantes coadyuvan a que ocurra este tipo de cosas. Cuando los sindicatos dejaron de tener injerencia a raíz de la caída de los convenios colectivos con la empresa REYLA S.A., las potestades que tenía el tripulante de sentirse amparado, sobre todo, en lo que tiene que ver con la seguridad, con la vida humana en el mar, es decir, con los convenios internacionales que la propia Prefectura Nacional Naval debe hacer cumplir, se perdieron. No olvidemos que el país es signatario de muchos de esos convenios, que este Parlamento ha votado, como es el caso del Convenio de la Organización Marítima Internacional, que se transformó en el Uruguay en la Ley Nº 16.345, que aprobó el Convenio SCTW78 modificativo del año 1995, que tiene que ver no sólo con la titulación de los oficiales de la Marina Mercante, sino también con los propios criterios de formación que deben tener los tripulantes en todos sus estamentos.

Creemos que todas estas cosas fueron sobrepasadas por la empresa REYLA SA y por la responsabilidad que cabe a la Prefectura Nacional Naval. Han existido, incluso, omisiones de seguridad. Asimismo, la Justicia determinará en los sumarios qué pasó con los certificados, si estaban todos al día y si cumplían con las medidas de seguridad, por ejemplo, de casco, de máquinas, etcétera. También se verá por qué no se abrieron las balsas cuando debía haberse hecho por la profundidad en que sucedió el accidente. Creo que todas estas cosas merecen, aparte de una investigación que se realizará, tanto a nivel de la Prefectura Nacional Naval como de la Justicia, que el Parlamento se preocupe por este tema, dado que aquí se votaron muchos de los convenios internacionales que dicha Prefectura, a través de la Dirección de Registro de Marina Mercante debería hacer cumplir.

Entonces, quisiera que nuestro compañero Franco hiciera una exposición sobre cómo afecta directamente esta disposición marítima el relacionamiento con los tripulantes, la determinación de la tripulación mínima de seguridad y la de explotación comercial. También en este informe que presentó el Centro de Maquinistas Navales y que hicimos llegar a la Prefectura Nacional Naval, hacemos un cuestionamiento sobre cosas muy particulares. Nosotros decimos que, incluso, hay un convenio que la Prefectura Nacional Naval quiere hacer cumplir porque existe un Decreto del Poder Ejecutivo que data de 1997. Pensamos que los convenios internacionales deben tener la ratificación parlamentaria. Ese es el procedimiento que se ha seguido, por ejemplo, con el convenio que este Parlamento votó en el año 1993. Por eso nosotros determinábamos que el convenio referido a la pesca, que se llama CTCWF 95 -la "f" es de "fish"—, no fue ratificado por el Uruguay por la vía parlamentaria, por lo que no debe ser aplicado ni tenerse en cuenta en ninguna de estas instancias.

SEÑOR FRANCO.- La exposición precedente nos obvia de historiar, pero si quisiéramos poner un título a esto, hablaríamos de la desregulación que se ha venido planteando hasta ahora. La orden de la Prefectura Nacional Naval, la Resolución 001 de la DIRME, intenta hacer de derecho lo que se ha estado haciendo de hecho. Aquí, nosotros entendemos, esencialmente, que esta Resolución contraviene, en primer término, artículos que están incluidos en la Ley Nº 16.387 y en su Decreto reglamentario, el Nº 426/94. Esto se da, sobre todo, con respecto a los artículos 19 y 20.

Para ser más gráfico, diría que en un barco hay dos tipos de tripulación, aunque en la realidad se confundan. Uno de esos tipos es la tripulación mínima necesaria de seguridad. Este aspecto, a través de los Tratados internacionales, de la legislación internacional e incluso de la de nuestro país, desde la época del Código de Comercio, lo establece la autoridad marítima. El artículo 19, del Decreto Nº 426/94, establece que la tripulación mínima de seguridad será fijada por la autoridad competente, teniendo en cuenta las normas y procedimientos nacionales e internacionales tendientes a la operación segura del buque en cualquier situación, tiempo y lugar. Si esto lo expresáramos en criollo, diríamos que esto se refiere al traslado de un buque de un lugar a otro con seguridad. Esto nadie lo discute; tanto tirios como troyanos estamos de acuerdo con que eso debe ser establecido por la autoridad marítima, y hasta ahora ha sido así.

Luego tenemos lo que llamamos la tripulación necesaria para la explotación comercial en la que intervienen todas las partes, entre ellas, las organizaciones representativas de los trabajadores. Esto es así porque aquí se establece la cantidad de tripulantes que es necesaria para una maniobra en un barco mercante para, por ejemplo, la carga y descarga, para todo el trabajo de conservación, para las guardias de timón o de máquinas, para la cocina, etcétera. Tradicionalmente, esto siempre se ha hecho así y además la normativa internacional lo establece de esa manera: intervienen ambas partes.

Incluso, el artículo 20 de ese Decreto 426/94 habla también de la tripulación necesaria para la explotación comercial. Se establece que debe haber representantes de las dos partes: una del armador y otra de los trabajadores. Además, en el inciso A) se dice que serán representantes del propietario o armador la persona que se designe en calidad de tal y el Capitán nombrado de acuerdo con lo establecido en el Artículo 1061 del Código de Comercio. En otras palabras, se establece que el armador nombra a su Capitán, a quien también podrá despedir.

En el inciso B) se dice quiénes podrán ser representantes de los trabajadores. En el caso de los buques ya tripulados, esos representantes podrán ser dos designados, incluso, por el propio Capitán y "contrario sensu", en el caso de que el barco no hubiera sido tripulado, dichos representantes deberán ser nombrados por los trabajadores. Sin embargo, en el párrafo siguiente se dice que ambas partes fijarán el número y la categoría de los tripulantes del buque objeto de la negociación.

Posteriormente, en el párrafo 4 se establece que una vez determinado el número y las características de los tripulantes del buque objeto de la negociación, el acuerdo será registrado como convenio colectivo. Entonces, es meridianamente claro que el tema de la tripulación mínima de seguridad lo establece la autoridad marítima, y que la tripulación para la explotación comercial debe ser objeto de una negociación entre ambas partes.

¿Qué dice, entonces, esta resolución de la Dirección Registral y de Marina Mercante? Establece que la tripulación mínima de seguridad es determinada por el empresario y que la autoridad marítima se reserva el derecho de impugnar o, por lo menos, de hacer observaciones en torno a lo que fijara el empresario.

Sin embargo, en el párrafo 4.1, se dice que DIRME, a través de CATEC, podrá pedir, exigir o solicitar a la compañía responsable del funcionamiento y explotación del buque que elabore y presente su propuesta de dotación mínima.

Esto contraviene ese artículo 19 del Decreto Nº 426/94. Con respecto a la dotación mínima de explotación, obsérvese que en la Ley de Embanderamiento Nº 16.387, al igual que en el decreto mencionado, se habla de tripulación necesaria para la explotación comercial. Esto es importante porque, incluso en la resolución que estamos citando, se hace referencia a la dotación mínima de explotación. Esto significa que existe cierta ambigüedad, ya que no está claramente definido como lo establece la ley. A pesar de que se pueda referir a tripulación necesaria para la explotación comercial, se vuelve a caer en una contradicción con el Decreto Nº 426/94, ya que en el punto 5 de la resolución de la DIRME se expresa que los aspectos o requerimientos mínimos de dotación para la explotación del buque, serán establecidos por la compañía, el armador o el equivalente, a fin de garantizar la seguridad de los pasajeros, la carga y los bienes a bordo. Agrega que esta dotación mínima de explotación del buque, será puesta en conocimiento de la autoridad marítima, la que podrá realizar observaciones a la misma desde el punto de vista de la seguridad.

Esto significa que se otorga potestad en forma unilateral al empresario para que fije la dotación para la explotación comercial. La autoridad marítima se reserva el derecho a hacer observaciones, pero solamente desde el punto de vista de la seguridad. Entonces, la citada resolución elimina la figura de la organización sindical, incluso, el principio de representatividad, para hacer las negociaciones respectivas. Esto, es precisamente, lo que señalaba el señor Laurido. Se ha procedido así a través de la desregulación, de la flexibilización y de la eliminación de la flota de remolcadores de la ANP, que se ha privatizado y ha sido puesta en manos de cooperativas que se han fundido, en tanto los buques terminaron siendo propiedad de particulares. Por supuesto, que a través de estas acciones queda claro el desconocimiento de la organización sindical, lo cual ha ocasionado tragedias como la que describíamos.

El hecho concreto es que aquí, a través de esta resolución, se pretende modificar lo que incluso está establecido en nuestra legislación. A nuestro juicio, este es un paso muy peligroso, es decir, intentar institucionalizar este método. Además, sabemos que si se pudiera, los empresarios harían que los barcos navegaran a control remoto. Se tiende a que cada vez sea menor la tripulación de los barcos. Asimismo, se trata de barcos muy obsoletos; por lo tanto, no se puede hablar de nuevas tecnologías como argumento para que exista menos tripulación.

Independientemente de que a nuestro criterio esta situación ameritaría una investigación parlamentaria -por lo menos, un pedido de informes- sobre todo lo que hace a este accidente que ha tenido el remolcador "Fritjhoft", hemos tenido una entrevista con el Director de Marina Mercante, quien deslindó responsabilidad de la Prefectura de Montevideo. Sin embargo, no hemos podido entrevistarnos con el señor Prefecto de Puerto, a fin de que nos diera detalles de cómo ocurrió este accidente. Es notorio que ha habido omisiones y que la tripulación necesaria para la explotación comercial de ese barco -es decir, aquella que garantizara una maniobra eficaz y segura- no cumplía con los requisitos.

Lo que estamos pidiendo es que se modifique esta Resolución 001 y que la determinación de la tripulación para la explotación comercial se haga en el ámbito que se establece en la ley y también en ámbitos tripartitos, como se indica en los organismos internacionales.

SEÑOR LAURIDO.- Simplemente, desearía agregar un comentario sobre el tema de las responsabilidades, el control de las tripulaciones y sus titulaciones, tal como lo establece el convenio CTCW. En la prensa se indicó que había tres tripulantes en el momento del accidente: un patrón, un maquinista y un marinero. Precisamente, éste último fue el que falleció en el accidente y cuyo cuerpo fue encontrado hace pocos días. Tenemos la plena certeza, pero no confirmada por las autoridades correspondientes, de que el maquinista no tenía el título correspondiente. Aparentemente, en su libreta de embarque figura como engrasador, pero no como maquinista, que es lo que exige la Prefectura Nacional Naval.

SEÑOR LARROSA.- Quisiera hacer algunas precisiones con respecto a lo manifestado por los compañeros.

Este tema no sólo se relaciona con la Resolución 001 de la DIRME para darle amplias potestades o firmar un cheque en blanco a las empresas para que actúen libremente -a gusto y paladar, por así decirlo- sino también con los barcos que ingresan al país. Cuando vienen barcos al país -en realidad, hace tiempo que no llegan, porque hoy por hoy no tenemos marina mercante- siempre se habla de "barcos nuevos", a pesar de que son de 1967, 1972 ó 1974. Algunos de estos barcos ya son chatarra en el exterior. Sin embargo, aquí los compran, les dan una "pintadita" y siguen funcionando. Los sistemas automáticos de esos barcos no funcionan; en realidad, son a tracción a sangre. De ahí la calificación que tiene el marino uruguayo internacionalmente, porque está habituado a hacer todo tipo de tareas para mantener esos barcos en condiciones medianamente funcionales. Como decían los compañeros, históricamente, las tripulaciones siempre se hicieron en un acuerdo entre el sindicato y el armador. Pero ahora las empresas no quieren eso. A nuestro juicio, existe como una complicidad del Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Defensa Nacional, para darle potestad a las empresas. Cabe aclarar que el capitán es un empleado de la empresa y ella es la que le paga el sueldo. Por supuesto que las empresas siempre tienen el deseo de ganar más, y por lo tanto tienden a desregular más. Esto supone que si hay que llevar 5 tripulantes, se va a declarar que sólo se necesitan 3. Lo mismo ocurre en todos los órdenes.

Tal como lo indicaban nuestros compañeros, esto debe ser motivo de una investigación, para poner los puntos sobre las íes en quienes tienen la responsabilidad de llevar a cabo esto.

Por otro lado, en cuanto a la empresa REYLA Sociedad Anónima, debo decir que el sindicato tenía un convenio con ella y se cumplía con todos los requisitos que marca la legislación laboral vigente, como la cantidad de personas, etcétera. Sin embargo, esa empresa comenzó a despedir gente y a tripular los remolcadores con menos personal, es decir, con una cantidad por debajo de lo estipulado para la operativa comercial.

También ha quedado demostrado -esto no es de ahora y el accidente es un hecho más- que desde mucho tiempo atrás se viene trabajando en estas condiciones, o sea, con menos personal del que es necesario para la operativa comercial. Esto, indudablemente, va en contra de la vida humana, contra la garantía y la seguridad arriba del barco. Por ese motivo, creemos que esto no puede seguir así; si hay una legislación y convenios a nivel internacional, como la OMI y la OIT, deben respetarse.

SEÑOR MENDEZ.- En cuanto al tema de la seguridad, que nos preocupa, hemos entendido que la responsabilidad corresponde a la empresa y a Prefectura, por el hecho de que los remolcadores tienen las balsas que automáticamente saltan o se abren a una profundidad de cuatro metros. Ese remolcador estuvo hundido alrededor de cuatro días y la balsa ni siquiera apareció a flote. Esto tiene mucho que ver porque, de hecho, hubo una muerte. Entonces, si la balsa hubiera saltado en tiempo y forma, posiblemente ese marinero se hubiese salvado, ya que podrían haber flotado los tres tripulantes una vez que se dio vuelta el remolcador. Por

tanto, debido a estas implicancias hay mucha más responsabilidad, en este caso, de la autoridad que representa Prefectura, que autorizó la salida de un barco que estaba a muro, es decir que hacía tiempo que no salía a trabajar y, de orden, lo tripula saliendo a hacer su tarea, quizás, sin los permisos de navegabilidad -esto es lo que decía el compañero Laurido- de máquina y -el más importante- el de seguridad.

Hay otro hecho a señalar que es mucho más grande. Existe una correlación entre un barco que entra que, por ejemplo, puede desplazar 12.000 toneladas, y un remolcador que desplaza 40 toneladas. Entonces, no se puede mandar un barquito de papel a que entre un buque grande y le tome la proa. Este es otro problema que hace a la seguridad. No cualquier remolcador -más aún este, que es uno de los más chicos- puede tomar la proa de un barco con dimensiones mucho más grandes. Ahí también hay una correlación que no se cumple porque, de repente, tenía que entrar un remolcador de 800 ó 1.000 caballos de fuerza, para poder tomar la proa de ese barco que venía entrando. En definitiva, en aras de que la empresa debía salir a trabajar poniendo un buque con tres tripulantes, para no perder esa hora o dos de trabajo, pasando por encima de todos los convenios internacionales de seguridad, terminamos con este hecho, o sea, la muerte de un compañero.

SEÑOR LAGUARDA.- Señor Presidente: naturalmente ante una situación como esta que ha implicado la muerte de una persona, todos debemos sensibilizarnos, en particular los Legisladores, y encarar este tema. Se plantea un conflicto -así lo han señalado los señores que nos visitan- entre el interés de las empresas y la seguridad de los trabajadores. Al parecer, esto se debe a que las privatizaciones y las desregulaciones se han balanceado en un sentido determinado a favor de las empresas. Ese conflicto debe ser regulado desde el punto de vista del interés general, en el Derecho y en la legislación.

Me pareció entender de la exposición de nuestros visitantes que habría tres aspectos en juego. En primer lugar, un incumplimiento en cuanto a las normas que se deben acatar por parte de la empresa en cuestión. En segundo término, una negligencia en la fiscalización de la aplicación de esas normas por parte de Prefectura. Y en tercer lugar, según surge, hay una crítica en cuanto a determinadas normas que están vigentes y un planteo de eventuales modificaciones, concretamente, a la Nº 001. Precisamente, quisiera saber si esta es la intención de las gremiales portuarias.

Por otra parte, quisiera que se me aclarara el siguiente punto. La tripulación mínima de seguridad del barco accidentado debía estar compuesta por cuatro o cinco personas, cuando, en realidad, sólo estaba compuesta por tres. ¿Esto realmente es así?

Ahora bien, como Comisión parlamentaria nos cabe, en este caso, estudiar los pasos a dar en las dos direcciones en que podamos actuar. Por un lado, tenemos la investigación y control de lo que hace el Poder Ejecutivo, por cuanto habrá que recorrer los pasos pertinentes, como lo son el pedido de informes y el llamado a responsabilidad. Por otro, está el estudio de las eventuales modificaciones a la legislación para que este tipo de circunstancias, tan dramáticas, como la muerte de una persona no se repita. En definitiva, es lo que más nos debe importar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Antes de cederle la palabra a nuestros invitados, me gustaría agregar -si me lo permite el señor Senador Laguarda- otra pregunta complementaria. Aquí se ha hablado de convenios internacionales, leyes, decretos y de la Resolución Nº 001. Ahora bien, la Resolución -y esta es una pregunta que les hago en base a mi ignorancia- ¿puede modificar leyes y decretos internacionales?

SEÑOR FRANCO.- Creemos que las dos preguntas se responden en una. Nosotros decíamos que la Resolución Nº 001 contraviene, lisa y llanamente, lo establecido en el Decreto Nº 426/997 que regula la Ley Nº 16.387. Además, esta es una disposición interna -así podríamos llamarla- que no excede el ámbito de la Dirección Registral de Marina Mercante y lo que ello abarca -es decir la Marina Mercante- pero de ninguna manera puede contravenir una ley o un decreto reglamentario.

Con respecto a la tripulación mínima de seguridad hablamos insistentemente de que ha habido desregulación y flexibilización en la aplicación de la normativa en torno a la tripulación mínima de seguridad. Con toda honestidad, puedo decir que si hubo alguien que permitió que la tripulación mínima de seguridad estuviera compuesta por tres personas, no lo sabemos. Hemos mantenido entrevistas con el señor Prefecto para que nos aclarara este tema, pero no ha dicho nada en ese sentido. Por otra parte, sí podemos asegurar cuál es la tripulación necesaria para la explotación comercial de ese barco. El mismo estaba cumpliendo una maniobra sobre la que nosotros sí podemos opinar técnicamente, es decir, estaba tirando por la proa a un barco de mucha mayor envergadura de lo que su propio tonelaje le permitía.

Por lo tanto, queremos señalar que para la maniobra que se estaba haciendo y para la finalidad con que había sido despachado ese barco, sin ninguna duda, faltaba gente. Solamente había tres tripulantes, cuando debería haber habido cinco, con el agravante de que, de acuerdo con las disposiciones internacionales que ha suscrito nuestro país sobre titulación tendría que haber actuado un maquinista con título. Sin embargo, quien se encontraba en ese momento cumpliendo la función era personal subalterno. Se trata de una persona que en su libreta de embarque figura como "engrasador", es decir, personal subalterno, no titulado, o gente de mar. De acuerdo con la denominación que da la OIT, se llama gente de mar a aquel que no tiene título a bordo del barco, lo que en nuestra jerga diaria denominamos como "personal subalterno". Ese tripulante se encontraba despachando como maquinista cuando, reitero, no estaba habilitado para ello.

De acuerdo con los hechos, a la pregunta del señor Senador tenemos que responder que no existía la tripulación necesaria para la explotación comercial del barco y desconocemos quién habilitó la tripulación mínima de esa nave.

No queremos dejar de mencionar un tema relacionado con las disposiciones vigentes. Además de las dos leyes que insistentemente hemos citado, existen disposiciones incluidas en la Ley de Presupuesto del año 1996 que, seguramente, los señores Legisladores conocerán mejor que nosotros. Siempre sucede que nos encontramos con algunas "perlitas" en las leyes de presupuesto o en las de urgencia, como, por ejemplo, artículos que modifican la normativa de nuestra actividad. Luego, cuando empezamos a juntar todas esas disposiciones, vemos que encajan como un puzzle y se nos presentan como un panorama muy completo de algo que se nos ha dado en forma dosificada. De esa manera, llegamos a la derogación de la Ley Nº 703 del año 1862 -que podría considerarse muy vieja- que, en última instancia, atenta contra la reserva de flete de la República y contra la navegabilidad de los ríos interiores del Uruguay. Si seguimos atando cabos también vemos que en el año 1966, en la Ley de Presupuesto, los artículos 320 y 321 intentan modificar el artículo 17 de la Ley Nº 16.387, pero con una ambigüedad que hace que, a nuestro juicio, la misma esté viciada de nulidad. Allí se establece algo así como "tripulación mínima", sin hablar de explotación ni de seguridad, por lo que, reitero, el texto es totalmente ambiguo. Sin embargo, allí se reafirma que la tripulación mínima de

seguridad se determina por la autoridad marítima, pero dando potestad al armador para establecer algo así como una dotación de explotación -no recuerdo bien la denominación exacta que se emplea- que de ninguna manera deroga la llamada "tripulación necesaria para la explotación comercial del buque", a que hacíamos referencia.

Queríamos hacer esta aclaración, porque si bien no pusimos énfasis en las disposiciones, no es por dejarlas de lado, sino porque entendemos que son contradictorias y dan lugar a distintas interpretaciones.

SEÑOR LAURIDO.- Compartimos lo que señalaba el señor Senador Laguarda sobre los tres componentes, que coincide con lo que venimos a plantear acerca de las responsabilidades de la empresa y las omisiones que no fueron controladas por la autoridad marítima.

Sin embargo, también quiero hacer mención a que cuando esta disposición marítima nos fue comunicada y entregada a cada uno de los integrantes de los sindicatos -por lo menos así ocurrió en nuestro caso y creo que también en el de SUTMA y en el del Sindicato de Patrones de Pesca- tuvimos entrevistas con el Director Registral de Marina Mercante. Quiero destacar este hecho, porque si bien se trata de un militar superior en actividad, hemos mantenido un diálogo fluido en varias instancias en las que analizamos este tema. En una primera oportunidad concurrió una delegación gremial del Centro de Maquinistas Navales y el mismo lunes 15, día en que sucedió el accidente, fuimos con el asesor legal de nuestro Sindicato. Posteriormente, se reunió con el SUTMA, más precisamente a la semana siguiente y también tengo conocimiento de que la Unión de Capitanes y Pilotos Mercantes tuvo una entrevista con esa autoridad sobre el mismo. Sobre este asunto figuran datos en esas tablas que son muy difíciles de comprender porque se habla de potencias en kilovatios de máquina, tonelajes que deben cumplir los pilotos mercantes o los patrones de pesca, etcétera. Todas esas cosas también son contradictorias con muchas de las normativas que se establecen. Esto se lo planteamos al Director de Marina Mercante, señalándole que discrepábamos en los aspectos que tienen que ver, estrictamente, con nuestra profesión. Más precisamente, tenemos una dificultad en la interpretación del Convenio SCTW que expusimos al Director de Marina Mercante, quien nos señaló que terminó de redactar un proyecto de decreto para reglamentar la ley que fue votada en el Parlamento en el año 1993. Nos referimos a la Ley Nº 16.345 que nunca fue reglamentada. Reiteramos que se nos ha comunicado que ya está pronta la reglamentación y que la misma fue elevada al Ministerio de Educación y Cultura. Estamos tratando de obtener el texto de ese proyecto de reglamentación, que es ley en nuestro país y que, sin embargo, plantea diferencias con los criterios que establece la Dirección de Marina Mercante.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos a los integrantes de la Intergremial Marítima y Portuaria la información que nos han brindado. Ya hemos repartido entre todos los Senadores integrantes de la Comisión el documento que nos entregaron cuando solicitaron la audiencia, de modo que todos los datos estarán en poder de los Legisladores, así como lo que aquí se ha expresado, por medio de la versión taquigráfica. Por nuestra parte, tanto la Comisión, como los Senadores individualmente, veremos los caminos a tomar para progresar en la búsqueda de soluciones a las inquietudes que nos han planteado.

Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 18 y 34 minutos)